

## OCDE

### LA ORGANIZACIÓN DE COOPERACIÓN Y DESARROLLO ECONÓMICOS Y LOS TRANSPORTES MARÍTIMOS (1994-1995)

**SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN.—II. HECHOS NUEVOS EN MATERIA DE POLÍTICA MARÍTIMA EN EL SENO DE LA ORGANIZACIÓN: 1. Generalidades. 2. Acuerdo sobre las condiciones normales de competencia en la industria de la construcción y de la reparación navales mercantes. 3. Régimen de medidas de ayuda. 4. Seguridad y protección del medio marino. 5. Relaciones de la OCDE con los países no miembros: 5.1. Relaciones con los países de Europa Central y Oriental y con los Nuevos Estados Independientes de la Ex-Unión Soviética. 5.2. Relaciones con las Economías Dinámicas no miembros.**

#### I. INTRODUCCIÓN

La apreciación de la evolución de los diferentes mercados de los transportes marítimos permite concluir que el año 1994 resultó ser esperanzador para la mayoría de ellos. Gracias a las condiciones económicas cada vez más favorables, dicho año se reveló más positivo que los dos precedentes, tanto para los productores como para los utilizadores de las materias primas. La recuperación de las exportaciones tuvo un efecto importante sobre el tráfico marítimo, el cual progresó hasta alcanzar el nivel record de 1991, traduciéndose en un crecimiento de los resultados económicos de un importante número de Estados Miembros.

La mejora de las condiciones económicas fue particularmente provechosa para el tráfico de cargas secas, con un aumento del 4 por 100 en 1994. La situación fue menos favorable para el tráfico petrolero, con sólo un aumento del 2 por 100 en 1994, debido a que los cambios ocurridos en la estructura del tráfico marítimo no entrañaron más que una ligera mejoría en

toneladas millas. Realmente, 1994 fue, en cuanto a las tasas de flete habidas para las grandes tallas, el peor año desde mediados de los años ochenta.

La producción industrial de los Estados Miembros de la OCDE progresó un 4,4 por 100 en relación a 1993, gracias básicamente a la evolución de la situación en América del Norte, si bien el crecimiento del tráfico marítimo se explica sobre todo por la reconstitución de las existencias.

Aunque siendo fuertemente tributaria de la economía japonesa que contribuye con alrededor de un tercio al tráfico de graneles secos, el transporte de las cinco principales mercancías (carbón, mineral de hierro, cereales, bauxita/aluminio y fosfatos naturales), aumentó en un 2 por 100 en 1994, para establecerse en 1.014 millones de toneladas, cifra que ya había sido conseguida en 1991. La demanda fue estimulada principalmente por el tráfico de mineral de hierro, 381 millones de toneladas intercambiadas en 1994, con un aumento de un 7,6 por 100 en relación con 1993, y por el de cereales, con un aumento del 6 por 100 en 1994-1995 en relación con los doce meses precedentes. Los intercambios marítimos de carbón progresaron también en 1994, aunque a un ritmo más lento, 4 por 100. Después de un descenso de las expediciones, el tráfico de bauxita/aluminio y de fosfatos naturales aumentó en 1994. Debido a la importancia del petróleo en el tráfico marítimo mundial (43,1 por 100), el volumen de las cargas a granel transportadas por mar progresó globalmente al mismo ritmo que en el curso de los tres años precedentes, con un crecimiento de un 3 por 100.

La situación mejoró en forma importante en 1994 en el mercado de las líneas regulares. La recuperación en la mayor parte de los países, el aumento de tráfico de los productos manufacturados y la continuación en la utilización de contenedores en los transportes trajeron consigo el efecto de suscitar para casi todos los tramos de tonelajes un mercado más remunerador que en 1993. El crecimiento rápido de la flota contenedora en 1994 (10,9 por 100) no tuvo efectos perjudiciales sobre las tasas de flete. Las perspectivas favorables para 1995 y el descenso de los precios en el mercado de la construcción nueva relanzaron los encargos, especialmente de buques rápidos de gran tonelaje. El mercado de porta-contenedores pasa actualmente por cambios estructurales importantes. En 1994 y 1995, los principales armadores crearon nuevas asociaciones, especialmente «alianzas globales» en los tráficos Europa/Asia y Estados Unidos/Asia. Aunque se transforman rápidamente, estas alianzas tienen por objetivo el conseguir nuevas partes del mercado, extender las redes de servicios y explotar en común las terminales de contenedores.

En este contexto la flota mundial pudo registrar una progresión más rápida que en 1993, que le aportó 450,1 millones de toneladas de registro bruto, con un aumento de 4,1 por 100. Esta dinámica fue sobre todo sensible en la flota de los porta-contenedores, la cual, con un aumento de un 10,8 por 100, contaba con 35,1 millones de toneladas de registro bruto

al final de 1994. El crecimiento de la flota de los buques cisterna fue más modesto, del orden del 1,5 por 100 solamente, para establecerse en 144,6 millones de toneladas de registro bruto. La flota de los graneleros secos registró una progresión de 4,0 por 100 para llegar a los 144,9 millones de toneladas de registro bruto, operando el 30,1 por 100 de la flota mundial bajo el pabellón de los Estados Miembros de la OCDE, lo que constituye un ligero retroceso en relación a 1993 (30,6 por 100).

En 1995, los intercambios por vía marítima alcanzaron una nueva marca con 4.700 millones de toneladas (un 3,8 por 100 más en relación con 1994). El crecimiento de mercancías en contenedores fue particularmente notable, con un crecimiento de un 11 por 100 en relación a 1994, mientras que el crecimiento de los intercambios marítimos de los cinco principales productos transportados a granel antes citada alcanzó un nivel record, con un 6,1 por 100. El crecimiento del tráfico de petróleo y productos petrolíferos fue más moderado, con un 2,1 por 100.

Si bien la flota de los transportes de granel conoció tasas de demolición relativamente elevadas, 4,3 millones de toneladas de peso muerto, su edad continuó siendo la misma que en 1993. Un 37,9 por 100 de la flota de los transportadores de granel seco y un 51,7 por 100 de la flota petrolera tienen más de 15 años. Sirva la misma observación para los portacontenedores cuya edad media es de 11 años, a pesar del crecimiento importante registrado en 1994.

La adopción del Acta final del Acuerdo sobre las condiciones normales de competencia en la industria de la construcción y de la reparación navales mercantes marcó el fin de cinco años de negociaciones llevadas a cabo para instaurar reglas de competencia leal en los dos sectores.

Por lo que respecta a la labor desarrollada en 1995, el Comité de Transportes Marítimos consagró una parte importante de sus actividades a la promoción de la convergencia de las reglas de la competencia aplicables a los transportes marítimos de línea regular, esforzándose en encontrar soluciones prácticas para los problemas concretos existentes, con el objeto de contrarrestar los efectos perjudiciales que para la modernización del sector y para el desarrollo del comercio mundial de mercancías supone la presencia de reglas de competencia divergentes.

## **II. HECHOS NUEVOS EN MATERIA DE POLÍTICA MARÍTIMA EN EL SENO DE LA ORGANIZACIÓN**

### **1. Generalidades**

En 1994, los principales objetivos que había establecido la Organización en el dominio marítimo eran los siguientes: a) la conclusión del Acuer-



do sobre las condiciones normales de competencia en la industria de la construcción y de la reparación navales mercantes; *b*) el estímulo de la compatibilidad de las políticas de la competencia de los Estados Miembros en los transportes marítimos de líneas regulares; *c*) la actuación de tal manera que las reglas y las normas internacionales sean respetadas, así como el estudio y la evaluación de las ventajas inaceptables de que se benefician algunos armadores debido a la inobservancia de las reglas y normas internacionales acordadas; *d*) el incremento de la transparencia y el control de las medidas de ayuda consentidas a la industria de los transportes marítimos, y *e*) el estímulo del diálogo con los Nuevos Países Independientes y con los países de la Comunidad Económica Europea y la preparación en detalle de una política de diálogo con las Economías Dinámicas no miembros, con vistas a elaborar reglas de juego comunes.

## **2. Acuerdo sobre las condiciones normales de competencia en la industria de la construcción y de la reparación naval mercantes**

La Comisión de las Comunidades Europeas, los gobiernos de las Repúblicas de Corea, de los Estados Unidos, Finlandia, Japón, Noruega y Suecia que, en el marco del Grupo de trabajo sobre la construcción naval, habían abierto, en 1981, las negociaciones sobre un Acuerdo relativo a las condiciones normales de competencia en la industria de la construcción y de la reparación navales mercantes, adoptaron el 21 de diciembre de 1994, el Acta final que pone fin a las negociaciones y abre el Acuerdo a la firma. Todas las partes negociadoras firmaron el Acuerdo, con la excepción de Corea y del Japón a la espera de hacerlo una vez finalizados sus procedimientos internos aplicables a los acuerdos internacionales. El Acuerdo debería de entrar en vigor el 1 de enero de 1996.

El Acuerdo tiene como finalidad el establecimiento de forma jurídicamente obligatoria de reglas de competencia leal en la industria de la construcción naval de los Estados de la OCDE y de Corea. Para alcanzar este objetivo, el Acuerdo define cuatro elementos principales: *a*) la eliminación de prácticamente todas las subvenciones consentidas, sea directamente a los armadores, sea indirectamente con la intermediación de los explotadores de los buques; *b*) un código de prácticas perjudiciales en materia de precios destinado a impedir el dumping en la industria de los transportes marítimos; *c*) unas reglas detalladas sobre la financiación por los poderes públicos de las exportaciones y de las ventas domésticas de buques, a fin de evitar una financiación que podría falsear los intercambios, y *d*) un dispositivo de arreglo de los litigios, eficaz y obligatorio apoyado por medidas correctivas y de sanciones.

El Acuerdo ha dado lugar a una gran esperanza en la medida en que debe permitir luchar eficazmente contra las distorsiones de la competencia sobre el mercado de la construcción naval, gracias a su carácter jurídicamente obligatorio y a que sus disposiciones tienden a impedir que los mecanismos del mercado sean falseados. El Acuerdo que cubre el 80 por 100 del mercado mundial de la construcción naval debería alcanzar la adhesión de los otros países constructores de buques e incitarlos a aceptar las reglas sobre las que los Estados de la OCDE se pusieron de acuerdo. Actualmente, los principales países constructores de buques no miembros de la OCDE son el Brasil, la China, Rumanía, Rusia y Polonia, próxima ésta a la adhesión.

### 3. Régimen de medidas de ayuda

El examen de las medidas de ayuda acordadas por los Estados Miembros a la industria de los transportes marítimos ha ocupado siempre una plaza prioritaria en el orden del día del Comité de Transportes Marítimos. En noviembre de 1992, el Comité decidió investigar la transparencia en los sectores de los servicios marítimos y en sus sectores asociados, a fin de determinar si sería posible liberalizarlos más. Esta decisión condujo al establecimiento de un inventario completo de medidas de ayuda acordadas; pero los debates llevados a cabo en 1994 revelaron que los Países Miembros no estaban dispuestos a proceder a un desmantelamiento de las medidas de ayuda ni a convenir en un compromiso de *statu quo*.

Sin embargo, reconociendo la influencia de las medidas de ayuda sobre la política marítima el Comité convino en que era necesario proseguir los trabajos en este dominio, encargando a su Grupo de trabajo general el aumento de la transparencia de las medidas de ayuda poniendo al día el inventario existente, inspirándose para ello en las conclusiones elaboradas por el Comité de industria en sus trabajos sobre las subvenciones. Se le sugirió igualmente la búsqueda de esta transparencia para las compañías marítimas de capitales públicos y el examen de los efectos de los segundos registros sobre la competencia.

En 1995, en consonancia con lo arriba señalado, se sentaron las bases de un nuevo inventario, el cual abarcará un campo más amplio que los anteriores, cubriendo, además de las ayudas acordadas a los transportes marítimos y a los servicios conexos, los datos referentes a las compañías marítimas con capitales públicos, las ayudas concedidas al sector de la investigación y del desarrollo e informaciones relativas a los segundos registros, a los regímenes de tripulaciones flexibles y a las reglas de fletamiento del casco desnudo.

#### **4. Seguridad y protección del medio marino**

En su declaración de 1994 sobre la aplicación de las reglas y las normas internacionales en materia de transportes marítimos, el Comité de Transportes Marítimos dirigía una señal a todos los países, haciéndoles saber que era preciso, conforme a las decisiones tomadas por la Organización Marítima Internacional, respetar sus obligaciones y asegurar la transparencia de las actividades de su administración marítima en la ejecución de las convenciones y normas de dicha Organización en materia de seguridad y de lucha contra la contaminación. Esta Declaración mostraba el deseo de ver cómo todos los Estados del pabellón demostraban que ellos mantenían un comportamiento debido al respecto, habida cuenta de que la inobservancia de aquéllas genera condiciones de competencia desleal inaceptables. En la Declaración se pedía, asimismo, a la Organización Marítima Internacional que contemplase la adopción de un programa de acción que inspeccionase la aplicación de las convenciones y reglas adoptadas por ella.

En 1994 suscribieron la Declaración los once países no miembros siguientes: Bulgaria, Corea, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Polonia, La República Checa, Rumanía, Rusia y Ucrania.

En el marco de sus trabajos referentes a la evaluación de las ventajas competitivas de las que se benefician los empresarios de buques bajo normas, el Comité, en 1995, llevó a buen término un estudio de las ventajas competitivas resultantes de la inobservancia de las reglas internacionales aplicables en materia de seguridad marítima y de protección del medio ambiente marino.

#### **5. Relaciones de la OCDE con los países no miembros**

Durante los últimos años, el Comité de Transportes Marítimos se ha dedicado a elaborar algunas «reglas comunes de juego» en el transporte marítimo internacional. En 1990 un diálogo con los Nuevos Estados Independientes (NEI) y los Países de Europa Central y Oriental (PECO), éste condujo, en mayo de 1993, a la adopción de un «Arreglo sobre principios comunes en materia de transporte marítimo».

Al mismo tiempo, habían sido establecidos contactos con las Economías Dinámicas de Asia. Fruto de ellos fue un intercambio regular de información sobre la evolución de las políticas marítimas que permitió comprometerse en la vía de la convergencia.

Durante todo el año 1994, el Comité de Transportes Marítimos trabajó tanto en el mantenimiento del diálogo con los NEI y los PECO como en la preparación de una serie de intercambios de puntos de vista con las Economías Dinámicas no miembros (EDNM).



Los preparativos con vistas a encuentros análogos con la Argentina, el Brasil, Chile e Indonesia comenzaron a principios de 1995. Se pretende invitar a otros países a las discusiones, con la finalidad de instaurar una suerte de «nuevo orden marítimo».

Durante el 26 y 27 de marzo de 1996 se celebró en París un segundo taller consagrado a las políticas y prácticas a seguir en materia de transportes, el cual contó con la presencia de representantes de los países Miembros de la OCDE, de las Economías Dinámicas de Asia (Corea, Hong-kong, Malasia, Singapur y China Nacionalista), de países de América Latina (Argentina, Brasil y Chile), así como de los medios de negocios y universitarios de Indonesia, estando asimismo presentes representantes del Comité Consultivo Económico e Industrial y de la Comisión Sindical Consultiva.

#### 5.1. *Relaciones con los países de Europa Central y Oriental y con los nuevos Estados independientes de la Ex-Unión Soviética*

El objeto de la cuarta serie de consultas organizadas en 1994 era doble: a) permitir un intercambio de puntos de vista sobre las políticas marítimas establecidas y en curso de formulación, y b) discutir sobre problemas concretos encontrados al respecto en las relaciones bilaterales y multilaterales con vistas a encontrar soluciones aceptables para todos. Asisten a estas consultas, representantes de Bulgaria, Estonia, Hungría, Letonia, Rumanía, Polonia y Rusia.

Después de que los Estados Miembros de la OCDE hubiesen aportado informaciones, todos los PECO, así como Rusia, hicieron precisiones indicando que las políticas en curso de formulación contemplaban ante todo la renovación de sus flotas obsoletas y la mejora de sus operaciones portuarias. Globalmente estas políticas se orientan, al menos en principio, hacia una suerte de liberalización, de conformidad con los principios definidos por la OCDE; pero la teoría parece estar muy lejos de la realidad, a juzgar por algunos problemas a los que tienen que hacer frente Rusia y ciertos PECO. Se convino que convendría proceder a discusiones bilaterales al objeto de solucionar los problemas más importantes. Estando ausente la delegación ucraniana, se decidió que los países interesados deberían someter por escrito sus precisiones sobre los puntos litigiosos.

En conjunto, todos los participantes juzgaron que las consultas informales habían sido coronadas con éxito. Las partes convinieron que en 1996 habrían de examinar, por una parte, el Arreglo de 1993 sobre principios comunes de política marítima y de debatir, por otra, los problemas encontrados en las relaciones bilaterales/multilaterales.

## 5.2. *Relaciones con las Economías Dinámicas no miembros*

Para el Comité de Transportes Marítimos, la mejor manera de mantener y de reforzar los lazos con los principales responsables de los transportes marítimos en las EDNM es abrir el diálogo con estos países, siendo ésta la razón por la cual él decidió, a inicios de 1995, invitarlas a una nueva serie de consultas fijadas para comienzos de 1996. Esta tercera reunión sobre la práctica y políticas de los transportes marítimos, a la cual habrían de ser invitados la Argentina, el Brasil y Chile por primera vez, sería una buena ocasión para el intercambio de puntos de vista sobre la evolución de las prácticas y de las políticas marítimas en general, pudiendo además los participantes examinar los aspectos concretos de preocupaciones comunes de las EDNM y de los países de la OCDE, con el fin de llegar a soluciones aceptables para todos. La reunión debería posibilitar, por lo demás, la ocasión para estudiar un cierto número de principios de política marítima y para suscitar un intercambio de puntos de vista sobre la utilidad de concluir un acuerdo más formal de política marítima entre los Estados correspondientes a las EDNM y los Estados Miembros de la OCDE, lo que permitiría establecer sobre nuevas bases las relaciones marítimas bilaterales/multilaterales entre estos dos grupos de países. Se acordó invitar a representantes de los medios universitarios y profesionales de Indonesia (1).

ANTONIO MARTÍNEZ PUÑAL

*Profesor Titular de Derecho Internacional Público  
Universidad de Santiago de Compostela*

---

(1) *Les Transports Maritimes*, 1994, OCDE, París, 1996; *Les Transports Maritimes*, 1995, OCDE, París, 1997.